

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XIX Radom, 22 kwietnia 1937 r. Nr. 6.

Spis treści.

CZĘŚĆ A.

CZĘŚĆ A.

Poz. 33.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z dnia 5 kwietnia 1937 r. Nr 32 w sprawie posiadania przez sowieckie wagony towarowe skrzynek do przechowywania paszportów technicznych wagonów.

Towarowe wagony kolei Z. S. R. R. mają być zaopatrzone w specjalne skrzynki do przechowywania w stanie zaplombowanym paszportów, t. j. opisów technicznych wagonów.

Skrzynki te wagony C. C. C. P. mają posiadać na zewnętrznej stronie wagonu, a mianowicie:

a) kryte i izotermiczne — na pudle wagonowym pomiędzy słupkami drzwiowym i bocznym.

b) platformy i cysterny — na ostojnicach.

Na przyjmowanie od kolei Z. S. R. R. wagonów sowieckich z wymienionymi skrzynkami oraz kursowanie takich wagonów na linjach P. K. P., Ministerstwo Komunikacji wyraziło swą zgodę.

Podając powyższe do wiadomości, jednocześnie Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych poleca nie czynić przeszkód przy przyjmowaniu od kolei Z. S. R. R. wagonów sowieckich, posiadających wymienione skrzynki oraz pouczyć właściwych pracowników na wszystkich stacjach, aby nie usuwano plomb, zawieszonych na zamknięciach skrzynek.

l. 5a/KBR—12/37.

Poz. 34.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z dnia 1 Kwietnia 1937 r. Nr. 33 w sprawie nieprzestrzegania postanowień okólnika Nr. 122.

Wyniki dochodzeń służbowych — przeprowadzonych w związku z niedomaganiami, ujawnionymi u pracowników wykonawczej służby ruchu — dowiodły, że moralnymi sprawcami tych niedomagań bywają często zawiadowcy stacyj, którzy nie przestrzegają postanowień okólnika Nr. 122, zamieszczonego w zbiorze okólników Wydziału Ruchu na str. 142, lecz dopuszczają do samodzielnego wykonywania czynności — związanych z ruchem pociągów — pracowników nowoprzydzielonych i nieobznajomionych z lokalnymi warunkami pracy stacji oraz jej urządzeniami.

Zatrudnienie w nowym miejscu służbowym lub na nowym posterunku pracowników służby ruchu nieoznajomionych należycie z regulaminem stacyjnym, urządzeniami danego posterunku i lokalnymi warunkami pracy oraz nieprzeegzaminowanych z praktycznego wykonywania właściwego zakresu ich czynności, świadczy nie tylko o niedocenianiu przez zawiadowców stacyj postanowień rzeczonego okólnika, lecz także o lekceważeniu podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu. Ograniczanie się bowiem zawiadowców stacyj do stwierdzenia przez takich pracowników własnoręcznym podpisem w dziale 56 względnie 35 regulaminu stacyjnego znajomości lokalnych warunków pracy — bez poprzedniego ich przeszkolenia praktycznego i przeegzaminowania — nie daje gwarancji, że pracownicy ci będą wykonywali czynności na powierzonych im posterunkach zgodnie z regulaminem stacyjnym.

Przeciwnie postępowaniem takim zawiadowcy stacyj stwarzają niekorzystne warunki pracy dla nowoprzydzielonych pracowników, którzy wobec braku należytej znajomości warunków miejscowych— działając nawet w najlepszej wierze, mogą bezwiednie przyczynić się do obniżenia stopnia bezpieczeństwa i sprawności ruchu względnie do wywołania ważniejszych wydarzeń lub wypadków kolejowych.

Ażeby na przyszłość uniknąć podobnych niedomagań, przypominam postanowienia omawianego okólnika i podkreślam, że obowiązkiem zawiadowców stacyj jest:

1) gruntowne zaznajomienie pracowników nowo-przydzielonych lub wyznaczonych na nowe posterunki pracy, związanej z ruchem pociągów — z:
   a) lokalnymi warunkami pracy stacyj,
   b) czynnościami odnośnych posterunków,
   c) wszelkimi ich urządzeniami,
   d) sposobem obsługi tych urządzeń;

2) praktyczne przysposobienie tych pracowników do samodzielnego wykonywania czynności na wyznaczonych posterunkach;

3) przeegzaminowanie ich ze znajomości;
   a) praktycznego stosowania obowiązujących przepisów w nowych warunkach pracy,
   b) posługiwanie się wszelkimi danymi, zawartymi w regulaminie stacyjnym i jego załącznikach oraz
   c) obsługi urządzeń w zakresie wymaganym na danym stanowisku;

4) udokumentowania w myśl ust. 3-go pkt. 1-szy wymienionego okólnika — wyniku egzaminu praktycznego protokółem (aktem), stwierdzającym dostateczny stopień przygotowania i dopuszczenie pracowników do samodzielnego wykonywania czynności związanych z ruchem pociągów.

Równocześnie zmieniam częściowo postanowienie, zawarte we wskazanym punkcie okólnika Nr. 122 i zarządzam sporządzenie protokółu (aktu) o złożeniu egzaminu praktycznego tylko w jednym egzemplarzu, który należy stale przechowywać w aktach stacji.

Dopiero na podstawie egzaminu praktycznego— złożonego z wynikiem dodatnim, pracownik, dopuszczony do samodzielnego wykonywania służby, obowiązany jest stwierdzić znajomość lokalnych warunków pracy własnoręcznym podpisem w działce 56 względnie 35 regulaminu stacyjnego.

Na Panów Naczelników oddziałów ruchowo-handlowych, kontrolerów ruchu i instruktorów ruchu nakładam obowiązek, ażeby przy każdej sposobności sprawdzali, czy działalność zawiadowców stacji pod tym względem jest zgodna z postanowieniami niniejszego zarządzenia.

Nr I. 1j/2/37.

Poz. 35.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 14 Kwietnia 1937 r. Nr. 34 w sprawie sporządzania list płacy na uposażenie pracowników stałych i wynagrodzenie pracowników czasowych.

W myśl postanowienia p. 9 ust. ostat. § 21 Ogólnych Przepisów o Rachunkowości przedsiębiorstwa P.K.P. Nr. F. 10, przy sporządzaniu na drukach Serii F Nr. 17 list płacy na uposażenie pracowników stałych i wynagrodzenie pracowników czasowych, w nagłówku rubryki „dni robocze“ należy, celem odróżnienia, podkreślać daty miesiąca, w których wypadają dnie świąteczne i niedzielne.

Stwierdzono, że nie wszystkie urzędy liniowe stosują się do powyższego przepisu. Na usterki tego rodzaju zwróciła uwagę również Okręgowa Izba Kontroli Państwowej w Kielcach.

W związku z powyższym poleca się ściśle przestrzegać przytoczone postanowienia Przepisów F. Nr. 10, przy czym nadmienia się, że pracownicy winni nie zastosowania się do tego polecenia pociągani będą do odpowiedzialności służbowej.

Nr. I 1 h. uster. 56/37.

Poz. 36.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dn. 7.IV.1937 r. Nr. 35 w sprawie uzupełnienia zarządzenia Dyrekcji O.K.P. z dn. 13.VII.1936 r. Nr.P.1b/15/59/36 o stawkach płacy dziennej dla pracowników czasowych, ogłoszonego w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji Nr.5 z dn. 29.VII.1936 r. pod poz. 25.

Zarządzenie Dyrekcji z dn. 13.VII.1936 r. Nr. P.1b/15/59/36 w sprawie stawek płacy dziennej dla pracowników czasowych, ogłoszone w Dzienniku Zarządzeń Dyrekcji Nr. 5 z dn. 29.VII. 1936 r. pod poz. 25, zarządzam uzupełnić jak następuje:

1) w p. 1a na str. 35, po słowie „Wolbrom" wstawić: „Tunel", po słowie „Ostrowiec n/K" wstawić: „Sandomierz" i po słowie „Sarny" wstawić: „Zdołbunów".

2) W ust. 10 od końca na str. 36, w wierszu 2, po słowie „otrzymuje" wstawić: „zasadniczo".

3) W ust. 9 od końca na str. 36, w wierszu 2, skreślić słowa: „po 5 latach pracy".

Powyższe zmiany obowiązują od dn. 1 maja 1937 r.

Nr P.1b/15/9/37.

Poz. 37.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 13.IV 1937 r. Nr. 36 w sprawie wprowadzenia Instrukcji H 11.

Z chwilą wejścia w życie Instrukcji H 11 o ubezpieczeniu podróżnych oraz bagażu, przesyłek ekspresowych i towarowych w Europejskim Towarzystwie Ubezpieczeń Towarów i Pakunków Podróżnych Sp. Akc. w Warszawie (Dz. U. M. K. Nr. 69/36 p. 350) wszelkie wydane w tej sprawie okólniki i zarządzenia Wydziału Handlowo - Taryfowego straciły moc obowiązującą.

W związku z powyższym, jako nieaktualne, należy wykreślić ze skorowidza okólników następujące okólniki Wydziału Handlowo - Taryfowego Nr. Nr. 175/22, 190/23, 75, 194/25, 34, 228/26 i 23/30.

Nieaktualnym stało się również zarządzenie okólnikowe Nr. 283 z dnia 30.X r. ub.

Mając na względzie, że ubezpieczenia podróżnych, bagażu, przesyłek ekspresowych i towarowych daje korzyści nie tylko podróżnemu, lecz również i kolei, a to z uwagi na odpowiedzialność Towarzystwa do wysokości sumy ubezpieczeniowej bez prawa regresu do Zarządu Kolejowego, należy się z treścią wskazanej wyżej Instrukcji zapoznać jak najdokładniej i dołożyć starań, aby sprawy ubezpieczenia traktowane były z całym zrozumieniem interesu kolei, jak również, aby nie należyte załatwienie spraw związanych z ubezpieczeniem nie dało w przyszłości podstawy do narzekania podróżnych lub do skarżenia się Europejskiemu Towarzystwu Ubezpieczeń.

Nr. IV 1e. Ub/6/37.

Poz. 38.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu z dnia 15 Kwietnia 1937 r. Nr. 37 w sprawie opłaty taryfowej 1,50 zł. od przesyłek wagonowych.

Wobec nasuwających się wątpliwości odnośnie pobierania opłaty taryfowej 1.50 zł. od przesyłek wagonowych, wyjaśnia się, iż wspomnianej opłaty, wprowadzonej Dz. T. i Z. K. Nr. 33-1931 r. poz. 397, nie pobiera się jedynie przy przewozach w obrocie przez granicę lądową oraz tranzycie za bezpośrednimi listami przewozowymi, przy eksporcie węgla morzem, przy obrocie z Wolnym Miastem Gdańskiem, od przesyłek wojskowych i wreszcie od przesyłek wagonowych korzystających z ulg pozataryfowych Nr. 1 i Nr. 23.

Ponadto wyjaśnia się, że przesyłki gospodarcze, przewiezione tak za kwitami przesyłkowymi, jak i za dyspozycjami łącznie z listami przewozowymi (w razie przewozu między stacjami P. K. P. przez kolej prywatną), nie podlegają rzeczonej opłacie taryfowej.

Poza tym opłatę taryfową pobiera się w każdym przypadku.

Niezależnie od powyższego stwierdzono, iż stacje używają różnej terminologii dla określenia w mowie będącej opłaty, np. „opłata na bezrobocie" i t. p. W związku z tym poleca się tak w korespondencji służbowej, jako też przy wpisywaniu tych opłat w dokumentach przewozowych, tudzież w odniesieniu się do interesantów ściśle przestrzeganie i używanie ustalonej Dz. Tar. i Z. K. Nr. 33-1931 r. poz. 397 nazwy, a mianowicie *„opłata taryfowa"*.

Zarządzenia okólnikowe Wydziału Handlowo-Taryfowego Nr. 216 z 1931 r. Nr. 39 z 1934 r. oraz NNr. 12 i 38-1937 r. odwołuje się.

IV.2a/161 i 275/37.

Poz. 39.

Opisy wypadków, które mają służyć jako materiał do periodycznych pouczeń pracowników służb wykonawczych przez organy instruktorskie.

A) Opis wypadku.

Około godziny 17-ej parowóz od pociągu osobowego, przybyłego na stację krańcową A, odjechał z torów stacyjnych na trakcyjne, w celu nabrania opału. Na parowozie znajdowali się maszynista i pomocnik maszynisty. Przed biurem parowozowni maszynista zatrzymał parowóz, gdyż miał polecenie objąć dyżur w zastępstwie dyspozytora parowozowni, obsługiwany zaś parowóz przekazać dyżurnemu maszyniście.

Opuszczając parowóz, maszynista wezwał do objęcia parowozu oczekującego dyżurnego maszynistę i następnie udał się do biura parowozowni. Wyznaczony do obsługiwania parowozu dyżurny maszynista, pomimo polecenia dyspozytora parowozowni, nie pojechał do składu opału, lecz kazał to uskutecznić samemu pomocnikowi maszynisty. Pomocnik maszynisty, po nabraniu 4 ton węgla, uruchomił parowóz, sam zaś zeskoczył i przestawił zwrotnicę na tor kanałowy, lecz wskoczyć z powrotem na parowóz nie zdążył. W międzyczasie parowóz bez obsługi wyjechał na tor stacyjny objazdowy, a następnie, po rozpruciu dwóch zwrotnic, na lewy tor główny i jadąc z szybkością około 45 km. na godz., wyjechał na szlak i zderzył się z podchodzącym do stacji pociągiem podmiejskim. Zapobiec wypadkowi służba stacyjna nie była w stanie, gdyż zorientowała się, że parowóz idzie bez obsługi dopiero w chwili mijania przezeń biura dyżurnego ruchu i nastawni wykonawczej, już po przygotowaniu drogi przebiegu i nastawieniu semaforu wjazdowego na „wolna droga” dla pociągu podmiejskiego.

Wskutek zderzenia obydwa parowozy i trzy wagony osobowe uległy wykolejeniu i uszkodzeniu. Z pośród podróżnych 1 osoba została ciężko ranna, 1 średnio, a 18 lekko. Z obsługi pociągowej maszynista i pomocnik maszynisty zostali zabici, a 2-ch konduktorów zostało lekko rannych.

B) Winni spowodowania wypadku.

1) *Pomocnik maszynisty,* który wbrew postanowieniu zawartemu w pkt. 3 § 11 „Instrukcji Nr. M 2” uruchomił i opuścił parowóz pomimo nieobecności na nim maszynisty.

2) *Maszynista,* który wbrew postanowieniom, zawartym w pkt. 1 i 2 § 12 „Instrukcji Nr. M 1” nie zajął miejsca w powierzonym mu parowozie i polecił obsługiwać parowóz pomocnikowi maszynisty.

3) *P. o. dyspozytora parowozowni — maszynista,* który wbrew postanowieniu zawartemu w ust. (1) § 19 Części II rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I.1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”— nie dopilnował faktycznego objęcia parowozu przez dyżurnego maszynistę i nie zainteresował się obecnością jego w biurze parowozowni, wiedząc, że powinien on być na parowozie.

4) *Dyspozytor parowozowni,* który wbrew postanowieniu zawartemu w ust. (1) § 19 Części II rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1.I.1934 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” wyznaczył maszynistę do zastępczego pełnienia obowiązków dyspozytora parowozowni po dwunastogodzinnej pracy na parowozie, chociaż miał do dyspozycji innego, uprawnionego do pełnienia tych czynności, wypoczętego maszynistę.

Nie bez winy jest również i administracja parowozowni, w której mają miejsce tego rodzaju naruszenia zasadniczych przepisów przez pracowników.

Winni spowodowania wypadku zostali pociągnięci do surowej odpowiedzialności.

C) Pouczenie.

Powyżej opisany, doniosły w swych skutkach, wypadek, wyraźnie wskazuje — jak nigdy *nie wolno zlekceważyć nawet w najmniejszym stopniu przepisów bezpieczeństwa ruchu.* Pomocnikowi maszynisty nie wolno było podjąć się samodzielnego obsługiwania parowozu, do czego nie był uprawniony, *ani też pod żadnym pozorem zeskoczyć z uruchomionego parowozu,* pozostawiając ten parowóz na łasce losu. Wina tego pomocnika maszynisty jest oczywista i niczym usprawiedliwić się nie da, gdyż mógł on zatrzymać parowóz, przełożyć zwrotnicę i uruchomić następnie parowóz, po zajęciu w nim miejsca.

Przez lekkomyślne spełnianie tak odpowiedzialnych czynności, jakimi są czynności maszynisty — pomocnik maszynisty dopuścił się wysoce karygodnego występku, który kosztował życie dwóch jego kolegów, naraził na okaleczenie podróżnych i spowodował poważne straty dla kolei.

Nie mniejsza jest wina również i dyżurnego maszynisty, który mając polecenie objęcia służby na parowozie, nie zajął na nim miejsca, lecz polecił pomocnikowi maszynisty udać się samemu na parowozie do składu opału, jakkolwiek wiedział, że pomocnik maszynisty nie jest do pełnienia czynności maszynisty uprawniony.

Maszynista ten dopuścił się również karygodnego występku i ponosi winę spowodowania tak poważnego wypadku. *Maszynista powinień pamiętać*

jak odpowiedzialne czynności wykonuje i nie wolno mu wyręczać się nieuprawnionymi do tych czynności pracownikami.

Jakkolwiek wina maszynisty powołanego do pełnienia zastępczo obowiązków dyspozytora parowozowni jako też i dyspozytora parowozowni jest mniejsza w stosunku do winy pierwszych dwóch wymienionych powyżej pracowników, jednakże zawinili też oni poważnie, gdyż odnieśli się do wykonywanych przez siebie czynności lekkomyślnie, bagatelizując postanowienia przepisów, nakazujących wyraźnie pełnić gorliwie powierzone im czynności, strzec interesów jako też dbać o mienie P. K. P.

Pracownicy powinni stale pamiętać, że każde odstępstwo od obowiązujących przepisów bezpieczeństwa ruchu może pociągnąć nieobliczalne w swych skutkach następstwa, tak dla nich, jako też dla ich kolegów i podróżnych oraz dla interesantów P. K. P. i czuwać, aby nie zachwiać położonego w nich zaufania administracji i społeczeństwa.

Opis wypadku.

Na szlaku pomiędzy dwiema stacjami, wyposażonymi w urządzenia blokady liniowej, wydarzył się wypadek najechania pociągu osobowego na parowóz zatrzymany przed semaforem ustawionym na „stój". Wypadek pociągnął za sobą wykolejenie wagonów i zranienie kilku podróżnych. Stwierdzono, że przyczyną wypadku było wyprawienie pociągu osobowego bez otrzymania potwierdzenia przybycia parowozu wyprawionego uprzednio na ręczne sygnały przy semaforze wyjazdowym, ustawionym na „stój". W danym przypadku dyżurny ruchu dopuścił się dwukrotnego występku, a mianowicie:

1) wyprawił parowóz na szlak na sygnały ręczne przy semaforze wyjazdowym ustawionym „stój" podczas sprawnego działania urządzeń blokady liniowej, wbrew postanowieniu zawartemu w zarządzeniach Min. Kom. nr.nr. IV.5673/11/28 z dn. 2.VI.1928 r. (Dz. Urz. M. K. nr. 16 z 1928 r.) i IV/1/800/31 z 7.II.1931 r. (Dz. Urz. M. K. nr. 4 z 1931 r.)

2) Zapomniał o wyprawionym uprzednio parowozie i wyprawił pociąg osobowy bez otrzymania od posterunku następczego potwierdzenia przybycia wzmiankowanego parowozu, czyli dopuścił do tego, że na tym samym torze danego szlaku znajdowały się równocześnie dwa pociągi wbrew postanowieniu zawartemu w pkc. 2 ust. (1) § 20 „Przepisów nr. R 1".

Powyżej przytoczony wypadek świadczy wymownie, jak zgubne skutki powoduje odstąpienie przez dyżurnych ruchu na liniach zaopatrzonych w urządzenia blokady liniowej, podczas sprawnego ich działania, od zasady załatwiania pociągów, w myśl obowiązujących przepisów blokowych.

Takie same skutki mogą być spowodowane w razie nieuzasadnionego przyjmowania pociągów przy zamkniętych semaforach jeśli jest możliwość przyjęcia ich przy otwartych semaforach na tory posiadające przebiegi uzależnione.

Organa kontrolne i nadzorcze pouczą zainteresowanych pracowników służby wykonawczej i dopilnują, pod osobistą odpowiedzialnością, aby na podległych im stacjach i posterunkach blokowych nie praktykowały się tego rodzaju występki służbowe.

Opis wypadku.

W dniu 5 marca 1937 roku na stacji Wierzbnik podczas cofania pociągu Nr. 482 wykoleiły się ostatnie dwa wagony ładowne, co spowodowało przerwę w ruchu 2 godz. 55 min., oraz uszkodzenie zamka zwrotnicowego.

Wydarzenie powstało w okolicznościach następujących:

Pociąg Nr. 482 przyjęty został na tor Nr. 3. Nie mieścił się on w granicach ukresów i w chwili zatrzymania się pociągu zarówno przód jak i tył jego wychodziły poza ukres.

Nastawniczy posterunku Nr. 2 (od końca pociągu) nie czekając ustawienia pociągu poza ukres, przełożył zwrotnicę Nr. 10 w położenie zasadnicze na tor Nr. 1.

Dyżurny ruchu nie zbadawszy dokładnie chwilowej sytuacji, telefonicznie polecił przepuścić z toru Nr. 5 parowóz zakładów Starachowickich, po czym na tor Nr. 5 odstawić nie mieszczącą się część składu pociągu.

Nastawniczy posterunku Nr. 1 chcąc wykonać polecenie dyżurnego ruchu i przepuścić parowóz z toru Nr. 5, zarządził cofnięcie się pociągu Nr. 482 na dwa wagony, celem zwolnienia zwrotnicy Nr. 3.

Na sygnał „do tyłu" podany przez nastawniczego post. Nr. 1 i hamulcowego obsługującego pierwsze od parowozu wagony w pociągu, maszynista cofnął pociąg. Wobec tego, że zwrotnica Nr. 10 postawiona była uprzednio w położenie zasadnicze na tor Nr. 1, przy cofaniu się pociągu, ostatnie dwa wagony zostały wykolejone, a zamek na zwrotnicy uszkodzony.

Jak wynika z podanych okoliczności opisane wydarzenie jest bardzo charakterystyczne w swym rodzaju i świadczy do czego doprowadza niestosowanie się odnośnych pracowników do kardynalnych przepisów, gwarantujących bezpieczeństwo ruchu pociągów i brak skoordynowania pracy między posterunkami. Poza tym uderza tu brak roztropności przy wykonywaniu czynności w służbie ruchu przez dyżurnego ruchu i nastawniczych obydwóch posterunków i tak:

1) Dyżurny ruchu, zarządził przebieg parowozu z toru Nr. 5 przez zwrotnicę Nr. 3, a nie zainteresował się czy zwrotnica Nr. 3 jest wolna, nie kierował on manewrami osobiście i nie polecił

tego kierownikowi pociągu czym naruszył postanowienia § 33 A ust. (6) i § 55 ust. (6) Przepisów ruchu Nr. R 1.

2) Nastawniczy posterunku Nr. 1, zarządził cofnięcie się pociągu bez wiedzy i zezwolenia dyżurnego ruchu, bez porozumienia się z nastawniczym 2-go posterunku i podał sygnał „do tyłu" bez obecności kierownika manewrów. Działał wbrew postanowieniom § 33 A ust. (8) Przepsów Ruchu Nr. 1 i 8 14 ust. (2) Instrukcji Nr. R 35.

3) Nastawniczy posterunku Nr. 2, widząc, że ostatnie wagony pociągu zatrzymane są nie w granicach ukresu, przełożył zwrotnicę Nr. 10 na tor Nr. 1 czym naruszył postanowienia § 10 ust. (5) Instrukcji Nr. R 35 i § 55 ust. (6) przepisów Nr. R1.

4) Hamulcowy obsługujący pierwsze wagony powtórzył sygnał „do tyłu" podany przez nastawniczego post. Nr. 1 bez obecności kierownika manewrów, czym naruszył postanowienia § 33 A ust. (8) Przepisów ruchu Nr. R 1.

5) Konduktor obsługujący końcowy hamulec w pociągu, nie bacząc na to, że koniec pociągu znajdował się nie w granicach ukresów nie reagował na przerobienie zwrotnicy Nr. 10, czym naruszył postanowienia § 33 ust. (1) Instrukcji N. R 25 i § 55 ust. (6) przepisów Nr. R1.

6) Kierownik pociągu nie dopilnował ustawienia pociągu w granicach ukresów, a udał się do kancelarii dyżurnego ruchu, czym naruszył on postanowienia § 29 ust. (1) i § 33 ust. (1) instrukcji N. R 25.

7) Maszynista parowozowy pc. Nr. 482 cofnął pociąg bez obecności kierownika manewrów,— (kierownika pociągu lub dyżurnego ruchu), czym naruszył on postanowienie § 33 ust. (6) i (8) Przepisów ruchu Nr. R1.

Z powyższego wynika, że żaden z podanych 7-miu pracowników nie zastosował się ściśle do obowiązujących przepisów i gdyby chociaż jeden z nich wykonał przepisowo swe czynności wydarzenie nie nastąpiłoby i tak:

1) *Dyżurny ruchu* powinien był:
   a) dać wyraźne polecenie obu nastawniczym cofnięcia pociągu celem zwolnienia zwrotnicy Nr. 3 po uprzednim otrzymaniu meldunków o gotowości drogi dla cofania się;
   b) być obecnym przy cofaniu się pociągu i kierować manewrami, lub polecić kierownikowi pociągu kierowanie manewrami;

2) *Nastawniczy posterunku Nr. 1* powinien był:
   a) przed daniem sygnału na cofanie się pociągu uzyskać zgodę dyżurnego ruchu;
   b) przed daniem sygnału „do tyłu" porozumieć się z nastawniczym post. Nr. 2 i przekonać się, że niema przyszkód do cofnięcia pociągu;
   c) nie rozpoczynać manewrów bez obecności kierownika manewrów (dyżurnego ruchu lub kierownika pociągu);

3) *Nastawniczy posterunku Nr. 2* powinien był:
   a) nie nastawiać zwrotnicy Nr. 10 w położenie zasadnicze do czasu ustawienia końca pociągu poza ukres,
   b) pociąg cofany bez jego wiedzy zatrzymać sygnałami „stój".

4) *Konduktor obsługujący pierwszy hamulec* powinien był:
   a) nie powtarzać sygnału nastawniczego „do tyłu" wobec nieobecności kierownika manewrów.

5) *Konduktor obsługujący końcowy hamulec* powinien był:
   a) zwrócić uwagę nastawniczemu post. Nr. 2 na zatrzymanie się pociągu poza ukresem;
   b) zatrzymać cofany pociąg sygnałami „stój".

6) *Kierownik pociągu* powinien był:
   a) dopilnować ustawienia pociągu w granicach ukresu;
   b) w czasie znajdowania się dyżurnego ruchu w biurze pozostać przy pociągu i kierować manewrami.

7) *Maszynista parowozu pociągowego:*

Powinien był zażądać obecności kierownika manewrów i tylko wówczas po otrzymaniu od niego polecenia i sygnału cofnąć pociąg.

Podając powyższe do wiadomości polecam wykorzystać ten materiał podczas pouczeń pracowników, wyjaśniając charakterystyczne cechy wypadku.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8. Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za stronę 240 zł Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 4319-37